

"Da geh ich hin, check ein und bin weg!": Argumente für eine Stärkung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung

Canzler, Weert; Kesselring, Sven

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Canzler, W., & Kesselring, S. (2006). "Da geh ich hin, check ein und bin weg!": Argumente für eine Stärkung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In K.-S. Rehberg (Hrsg.), *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München. Teilbd. 1 und 2* (S. 4161-4175). Frankfurt am Main: Campus Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-142249>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»Da geh ich hin, check ein und bin weg!«

Argumente für eine Stärkung der sozialwissenschaftlichen
Mobilitätsforschung

Weert Canzler und Sven Kesselring

Mobilität als modernes Basisprinzip

Mobilität ist kein Bindestrichthema der Soziologie, sondern ein modernes Basisprinzip, vergleichbar der Rationalität, der Individualität und der Globalität. Damit ist Mobilität ein umfassendes konzeptionelles Thema der Soziologie und wird als solches in aktuellen Theorien entwickelt (vgl. Bauman 2000; Urry 2000; Bonß/Kesselring 2004; Kesselring 2001; Rammler 2001). Dennoch führte die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung bislang eher eine Randexistenz. Wenn sie auftauchte, dann meist als eine Art Zulieferkompetenz für andere Wissenschaften wie die Planungs- und Verkehrswissenschaften oder als Fachdisziplin innerhalb der Forschung zur Sozialen Ungleichheit.

Dabei gehen modernisierungstheoretische Ansätze meist von einer impliziten Mobilitätstheorie aus: Globalisierung, Kosmopolitisierung, Transnationalisierung und Entgrenzung, jene »Masterframes« der aktuellen Debatten, lassen systematisch unerwähnt, dass die Dinge, die Menschen, die Informationen und Ideen zueinander kommen (müssen), bevor man die Frage nach ihren kosmopolitischen Potenzialen und Qualitäten stellen kann. Ein kosmopolitischer Blick der Sozialwissenschaften, wie ihn Ulrich Beck und andere AutorInnen fordern (Beck 2004; Vertovec/Cohen 2002), setzt die Modernisierung der räumlichen und sozialen Mobilität und ihrer sozialen wie materiellen Strukturen ebenso stillschweigend voraus. Statt die Mobilisierung moderner Gesellschaften zum Explanandum zu erklären und damit als Gegenstand empirischer Forschung und Theoriebildung zu identifizieren, wird sie ex ante gesetzt und gerät damit aus dem Wahrnehmungshorizont der Soziologie.

Zunehmend komplexere und leistungsfähigere Transport-, Informations- und Kommunikationssysteme bestimmen die Möglichkeitsräume moderner Gesellschaften in hohem Maße (Canzler/Knie 1998). Die stetige Steigerung individueller und kollektiver Bewegungsmöglichkeiten gilt als ein nach wie vor aktuelles Versprechen der Moderne. Doch es lässt sich auch plausibel nachweisen, wie die Formatierung von Mobilitätsformen durch Technologien – wie etwa durch das Automobil, das Flugzeug oder das Handy – zur Verengung von Möglichkeitsräumen führt. Dies

ist eine grundlegende Paradoxie entwickelter kapitalistischer Gesellschaften: mehr und mehr faktische Bewegung ist möglich, doch die Beweglichkeit innerhalb der dazu generierten Systeme nimmt ab. Anders ausgedrückt: die in Technologien eingeschriebenen Formatierungen führen zwar zu mehr Handlungssicherheit und zur räumlichen Ausdehnung von Gestaltungsspielräumen; doch gleichzeitig produzieren sie Verengungen im Verkehrsverhalten und die Reduktion von Entscheidungsmöglichkeiten mit.

Diesen Ambivalenzcharakter modernisiert-moderner Mobilität erläutern wir anhand von Ergebnissen aus zwei sozialwissenschaftlichen Forschungsprojekten: im ersten Schritt skizzieren wir die Hauptergebnisse des so genannten cashcar-Projektes, das vom Wissenschaftszentrum Berlin im Auftrag des BMBF von 1998 bis 2003 realisiert wurde. In diesem experimentellen Projekt wurde die innovative Nutzung von Automobilen jenseits von Eigentum und ausschließlicher privater Verfügung getestet. Eindrucksvoll bestätigte sich empirisch eine klassische These der Techniksoziologie: technische Artefakte prägen Handlungspraktiken von Nutzerinnen und Nutzern spezifisch und generieren teilweise sogar neue Handlungspraktiken (vgl. Knie 1999). Daneben geben wir zentrale Ergebnisse aus dem Projekt »Mobilitäts-pioniere« im Sonderforschungsbereich 536 (Reflexive Modernisierung) wieder. In diesem qualitativen Projekt werden die Beziehungen zwischen faktischen Bewegungen und den Bewegungspotenzialen von Beschäftigten der IT-Branche und in modernen Medienberufen untersucht. Analog zu dem oben genannten techniksoziologischen Ergebnis bestätigt sich auch hier, dass die soziale Beweglichkeit gerade bei Personen rasant abnimmt, die räumlich hochgradig in Bewegung sind. Damit weisen auch diese Ergebnisse darauf hin, dass räumliche Bewegung nicht einfach mit Mobilität, jedenfalls nicht mit sozialer Beweglichkeit gleichgesetzt werden darf.

Diese Tatsache zwingt dazu, grundlegende Annahmen der Modernisierungstheorie zu überdenken. Denn dass das räumliche wie das soziale Mobilitätspotenzial und der messbare Verkehrsaufwand moderner Gesellschaften steigt, sagt eben noch nichts über die Beweglichkeit, die Anpassungskraft und Entwicklungsdynamik dieser Gesellschaften aus. Insofern muss die über Jahrzehnte gültige Gleichsetzung von Motorisierungsgrad einer Gesellschaft und ihrem Modernisierungslevel (vgl. Zapf 1970, 1998) überdacht werden. Denn die Möglichkeit zur Mobilität bestimmt nicht die faktische Nutzung des Angebotes. Man muss die Frage mit dem Prozess der Aneignung von Technologien verbinden; und dieser steht in engem Verhältnis zur Kompetenz der jeweiligen Akteure, ihre Mobilitätspläne und -projekte in die Tat umzusetzen. Hinzu kommt der sozial bindende Charakter von Mobilität, ihre Dynamik, soziale Ungleichheit zu erzeugen. Denn ein hohes Maß an Immobilität und Stabilität ist notwendig, um Bewegung zu ermöglichen. Das wird ausgeblendet, wenn man sich auf den fluiden Charakter der Moderne konzentriert, auf das Faszinum des »everything flows« (Bauman 2000).

Dabei liegt der Doppelcharakter der Mobilität eigentlich auf der Hand: wer etwa mit dem Auto reist, nutzt ein Transportmittel, mit dem man weite Strecken überwinden kann. Zugleich befindet man sich aber in einem Zustand maximaler Unbeweglichkeit: Angeschnallt, festgezurt, umgeben von Airbags und Hightech-Instrumenten, gelenkt vom Navigationssystem, abgeschnitten von der Außenwelt, ohne face-to-face-Kontakt zu Freunden, Verwandten und Kollegen, und festgelegt auf definierte Wege schießt man – im besten Falle – wie ein Projektil durch den Raum. Es sei denn, man verfügt über die entsprechenden Features, die den geschlossenen Raum eines Fahrzeugs in eine mobile Kommunikations- und Entscheidungszentrale verwandeln können. Dann ist man Teil eines größeren Netzes, man ist *connected*, erreichbar und präsent, wenn auch nur medial präsent. Man ist aber damit auch kontrollierbar.

Die Stabilität des Automobil-Pfades – Ergebnisse aus dem cashcar-Projekt

Die Beobachtung und Befragung von Autofahrerinnen und Autofahrern im Rahmen des fünfjährigen cashcar-Projektes zur Akzeptanz von Nutzungsformen des Autos jenseits von persönlichem Besitz hat die techniksoziologische Erkenntnis erneut bestätigt, dass technische Artefakte im Prozess der Aneignung als alltägliche Gebrauchsgüter ihren ursprünglichen Nutzungszweck überformen können (vgl. Canzler/Knie 2004). Das Auto, erst einmal in Alltagsabläufe integriert und in Handlungsroutrinen eingelagert, schafft sich seine eigenen Nutzungszwecke und neue Nutzungszwänge. Entscheidend für die *automobile Pfadabhängigkeit* sind (vgl. ausführlich: Projektgruppe Mobilität 2004):

- *Routinen* bestimmen die *Autonutzung*. Diese biografisch »verfahrene« Routinefähigkeit ist zudem der Gradmesser für die Attraktivität alternativer Optionen. Die schnelle und anhaltende Habitualisierung von Verkehrsverhalten ist ein empirischer Befund mit erheblichen handlungstheoretischen Implikationen. Denn wenn das Verkehrsverhalten »vorformatiert« und in robusten Routinen »eingelagert« ist, *gibt es in der Regel keine wegebezogene Entscheidungssituation*. Vielmehr werden Verkehrsmittel, aber auch Wege und Aktivitäten, vorzugsweise einmal ausgewählt, um sie dann routinisiert zu wiederholen. Es werden gleichsam einmalige, lediglich in längeren Zeitabständen anstehende »Weichenstellungen im Verkehrsverhalten« vorgenommen. Die Frage ist dann vor allem, wann diese »Grundsatzentscheide« von den einzelnen Verkehrsteilnehmern vorgenommen und welche Aspekte dabei abgewogen werden (vgl. Franke 2001; Harms 2003).

- Das Auto besitzt einen *spezifischen Doppelcharakter*: Das Auto hat auf der einen Seite den großen Vorteil, ein »Nutzen ohne nachzudenken« zu ermöglichen. Automobile Monomodalität trägt insofern erheblich zur Entlastung eines komplexen Alltagslebens bei. Mehr noch: das Auto erhöht die Vielfalt von Handlungsoptionen. Diese Eigenschaften des Autos wirken selbstverstärkend, denn die Ausweitung des individuellen Möglichkeitsraumes erhöht wiederum die Attraktivität der monomodalen Autonutzung (vgl. Heine/Mautz/Rosenbaum 2001).

Auf der anderen Seite erfordert ein Privatauto, seine Anschaffung und Wartung jedoch auch erheblichen Aufwand, der üblicherweise als Konsumarbeit betrieben wird. Konsumarbeit wird in der Verbraucherforschung als der notwendige Aufwand bezeichnet, der nutzerseitig für den Konsum einer Ware oder Dienstleistung aufgebracht werden muss (vgl. Joerges 1983). Das Auffällige ist nun, dass der für das Autofahren zu betreibende Aufwand nicht als »Arbeit« wahrgenommen wird und auch nicht als Transaktion, die mit irgendwelchen Kosten verbunden ist. Eine Abwägung des Aufwandes der privaten Autonutzung oder gar eine Abschätzung der individuellen Transaktionskosten des Autofahrens findet in aller Regel nicht statt.

- Finanzielle *Anreize* und bessere Informationen *beeinflussen nur begrenzt die individuelle Verkehrsmittelwahl*: Preisgünstige Alternativen zum Privatauto und mehr Informationen über den öffentlichen Verkehr und seine Vorzüge bewirken wenig. Die Formel »je besser die Alternativen und je aktueller die Verkehrsinformationen, desto erfolgreicher ist der Umweltverbund« gilt nur höchst eingeschränkt, denn die Neigung der Verkehrsteilnehmer zur Abwägung von Alternativen wächst nicht proportional mit dem Angebot. Vielmehr offenbart sich im Alltag das verbreitete Bedürfnis, die notwendigen Verkehrswege eingespielt zu realisieren.
- Die *Kosten des Verkehrs* werden offensichtlich *strukturell verzerrt wahrgenommen*: Die Kosten des Privatautos werden im Durchschnitt halb so hoch angesetzt als sie tatsächlich sind. Üblicherweise werden die laufenden Posten wie Treibstoffkosten, Versicherung und Parkgebühren memoriert, nicht jedoch die »abgeschriebenen Kosten« wie der Wertverlust des Fahrzeuges oder Beschaffungs- und Zulassungskosten oder auch die in größeren Abständen auftretenden Belastungen durch Reparaturen, Kfz-Steuer oder TÜV-Gebühren.

Dreh- und Angelpunkt für die Betrachtung von Verkehrswahlverhalten ist die *Entscheidungssituation*. Normalerweise wird in den Verkehrswissenschaften von wegebezogenen Entscheidungen bei den Verkehrsteilnehmern ausgegangen, die implizit dem rational-choice-Modell folgt. Es herrscht die Annahme vor, dass eine Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel von den Verkehrsteilnehmern fallweise und nach den Kriterien der Kosten und des Zeitaufwandes, um von A nach B

zu kommen, getroffen wird. Grundsätzlich wird eine Gleichberechtigung der konkurrierenden Verkehrsmittel ebenso wie eine prinzipielle Wahlfreiheit des Verkehrsteilnehmers unterstellt, sofern die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel und ihr einfacher und kostengerechter Zugang gewährleistet sind. Unabdingbar ist schließlich eine möglichst vollständige und aktuelle Informationsbasis. Eine solche ideale Entscheidungssituation ist realiter jedoch nicht oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen gegeben. Weder kann im Alltagsverkehr von einer fallweisen Entscheidung, noch von einer »Gleichberechtigung« der Verkehrsmittel gesprochen werden. Komplexe Lebensformen und Handlungsmuster finden in aller Regel an verschiedenen Orten statt, komplexe Wegeketten sind verbreitet. Um diese zu bewältigen bieten ständig verfügbare Individualverkehrsmittel wie das Auto die besten Voraussetzungen. Das Auto ist universell einsetzbar, kann flexibel genutzt werden und hat Platz für Mitfahrende, Gepäck und Freizeitgeräte. Das Auto entlastet von Entscheidungs- und Planungsdruck, es ist das oftmals am besten geeignete Verkehrsmittel für komplexe Alltagsabläufe, es ist hochgradig routinefähig. Beabsichtigt ist eben nicht die Entscheidung von Fall zu Fall, wie und mit welchem Verkehrsmittel ich mich am besten bewege. Es gilt Entscheidungszwänge zu vermeiden. Das Ergebnis sind *stabile Verhaltensmuster*, die auf »Rationalitätsfiktionen« im Sinne von Schimank *beruhen* (2004).

Der von Entscheidungszwängen entlastende und gleichzeitig komplexe Alltagsabläufe stabilisierende Charakter einer routinisierten Techniknutzung kann erklären, warum das Unterfangen so schwierig ist, die Bedeutung des Autos in modernen Gesellschaften zu relativieren: Das Auto ist nicht nur aufgrund der Flexibilität und Nutzungsvielfalt seinen Konkurrenten im verkehrstechnischen Wettbewerb überlegen. Seine Anschaffung – selbst wenn sie nur für eng umrissene Zwecke vorgesehen war – löst in vielen Fällen eine Dynamik hin zur »automobilen Pfadabhängigkeit« aus. Steht das Auto erst einmal ständig zur Verfügung, wird es nicht nur für die anfänglich gedachten Zwecke genutzt. Es bildet einen »*Aufforderungscharakter*« heraus. Pointiert formuliert, verbaut das Auto im Haushalt viele verkehrliche Optionen, weil es so dominant ist. Diese Dominanz verstärkt sich zu einem handfesten Sachzwang, wenn sich durch die Verfügbarkeit eines Autos Aktivitäten und neue Wegemuster entwickeln, die mit anderen Verkehrsmitteln gar nicht mehr realisiert werden können. Wenn also einmal die Entscheidung für eine privatrechtliche Aneignung eines Automobils getroffen ist, werden Entscheidungsräume völlig anders wahrgenommen – sie strukturieren sich praktisch um das Gerät im Kopf herum.

Es gibt also eine *nicht sichtbare Wertigkeit der Entscheidungen in der Verkehrsmittelauswahl*, die mit unterschiedlichen Konsequenzen verbunden sind. Die Nutzung des Transportgerätes Privatautomobil bleibt nicht »neutral«, sondern der Umgang mit dem Mittel wirkt immer wieder zurück und ändert unmerklich die Ausgangssituation. Dieser Prozess, wenn er einmal in Gang gekommen ist, scheint kaum umkehr-

bar zu sein. Der Prozess der Verführung durch das Automobil wird willentlich von den Nutzern eingegangen, man kann sogar behaupten, er wird unbewusst gesucht. In der Giddensschen Strukturationstheorie wird treffend von der »Dualität von Struktur« gesprochen (Giddens 1992), die eine Stabilisierung des status quo durch eine Selbstimmunisierung gegenüber potenziellen Alternativen, seien es nun Techniken oder Verhaltensmuster, bewirkt. Bezogen auf die Technik des Automobils ist somit eine offenbar dauerhaft Pfadtreue zu erklären, zu deren »Gefährdung« es erheblicher externer Erschütterungen bedarf.

Schließlich zeigen die Ergebnisse des cashcar-Projektes, dass eine Differenzierung von Verkehrsverhalten nach Lebensstilen gegenüber einem stärker biografisch orientierten Erklärungsansatz an Bedeutung zu verlieren scheint. Nach der *Phase der »biografischen Schließung«*, wenn sich die individuellen Möglichkeitsräume zu Verpflichtungsräumen wandeln, wenn Selbst- und Fremdzwänge an die eigene Alltagspraxis durch weitgehende berufliche und private Festlegungen stärker werden, verengen sich die Optionen verkehrlicher Experimente auf Gelegenheits- und Urlaubsfahrten. Und dabei sinkt auch die Bereitschaft, ein doch alltäglich bewährtes Artefakt wie das Automobil in seiner Bedeutung zu relativieren oder gar in Frage zu stellen. Im Gegenteil scheint es so zu sein, dass sich biografische Schließungen im Verkehrsverhalten und der robuste automobile Entwicklungspfad gegenseitig stabilisieren.

»Get connected« – Mobilitätspioniere zwischen Transit und Konnektivität

Das Hauptergebnis des Projektes »Mobilitätspioniere« im SFB 536 kommt scheinbar schlicht daher: Mobilität geht immer einher mit Immobilität. Insofern besteht die Quintessenz in der systematischen Dechiffrierung des dialektischen Charakters von Mobilität (Bonß/Kesselring/Weiß 2004, Kesselring/Vogl 2004). Bewegung ohne Nicht-Bewegung, Veränderung ohne Stabilität, Neuorientierung ohne Verlässlichkeit, ja Gestaltung ohne Flexibilität, die Fähigkeit zur Anpassung, sind weder im sozialen noch im räumlich-geographischen Sinne möglich. Das heißt: Mobilität erfordert, sie produziert nachgerade Immobilität. Sie erzwingt sie und ist in diesem Sinne Ausdruck von Macht- und Herrschaftsverhältnissen innerhalb einer Gesellschaft. Man kann so weit gehen zu sagen, wer für sich in Anspruch nimmt, mobil zu sein, nimmt die Immobilität, die erzwungene Präsenz und die Unbeweglichkeit anderer billigend in Kauf.

Daher macht die Rede von Mobilität als einem konsistenten Phänomen wenig Sinn: Soziologisch gehaltvoller und realitätstauglicher ist es, von *Mobilitätskonstellationen* zu sprechen, die immer zugleich auch Immobilitätskonstellationen sind. Damit gemeint sind historisch gewachsene soziale, kulturelle, politische und nicht zu vergessen: ökonomische »Strukturationen« (Giddens 1992), die Mobilität ermöglichen, erzwingen und realisieren. Dabei sind Akteure und Subjekte zwar als handelnde Instanzen gemeint, doch sie müssen als umgeben und eingehegt von sozialen und materialen Strukturen betrachtet werden, die ihr Handeln in hohem Maße formatieren. Von daher erscheint es von besonderer Bedeutung, die Erforschung des liquiden Charakters moderner Gesellschaften damit zu kombinieren, immer auch »Festes in einer Welt des Flusses« (Ritzer/Murphy 2002) zu identifizieren.

Räumlich und sozial entgrenzte Arbeitsbedingungen, kombiniert mit einem hohen Druck zu Flexibilität und Mobilität finden sich insbesondere in der IT-Branche und in der Medienindustrie. Beide gelten als Trendsetterbranchen, weshalb Mobilitätspioniere insbesondere dort zu finden sind. In beiden Wirtschaftssektoren müssen sich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in einer Welt orientieren, die sich ständig wandelt und in der auf das Subjekt ein starker räumlicher, sozialer bzw. virtueller Mobilitätsdruck ausübt wird. Ständig ändern sich Arbeitsstandards, Selbstverständlichkeiten für Kooperation, Kollegialität und Solidarität. Grenzen von Unternehmungen geraten in Bewegung, in oder mit denen man arbeitet. Da werden Zuständigkeitsbereiche fortlaufend neu festgelegt und wieder verändert, Teams und ganze Abteilungen werden auseinandergerissen und neu konfiguriert. Je nach Thema gibt es andere, oft auch internationale Arbeitsgruppen mit anderen kulturellen Codes, anderen Arbeitskulturen, Sprachen, Know how etc., etc (Kratzer 2003). Hinzu kommen teils enorme Anforderungen an die räumliche und soziale Beweglichkeit, an die Anpassungsfähigkeit, Spontaneität und Einsatzbereitschaft und nur allzu oft auch an die Leidenschaft der Menschen, die als key account manager, Programmierer, trouble shooter, freie oder festangestellte Journalisten, Webdesigner etc. arbeiten.¹ So heterogen diese Gruppen auch sein mögen, es verbindet sie der enorme Mobilitätsdruck von außen, den sie oftmals gar nicht als solchen wahrnehmen, sondern als selbstverständlich erachten.

Ganz grob lassen sich zwei Mobilitäts- und Bewältigungsmuster erkennen: *Transit-* und *Connectivity-Mobilität*. Beide verbinden sich mit jeweils unterschiedlichen Raumkonzeptionen und damit auch mit unterschiedlichen sozialen, ökonomischen und kulturellen Strukturationen. Die Narrationen zur Transitmobilität, die wir in Interviews mit IT- und Medienschaffenden finden konnten, lassen sich in einem etwas martialischen Bild verdichten: in einer der Episoden von Star Wars von

¹ Beispiele aus anderen Branchen und beruflichen Kontexten finden sich in Paulu (2001), Schneider, Limmer, Ruckdeschel (2002); zur Medienbranche: Wittel (2001), Vogl (2003).

George Lukas gibt es eine Szene, in der der Held, Luke Skywalker, durch einen Schacht fliegt. Treffsicher setzt er die rettende Rakete in eine winzige Öffnung ab. Das Böse ist vernichtet. Job's done! Nun fanden wir bei den untersuchten Unternehmen nicht unbedingt nur Helden. Aber die folgende typische Beschreibung des Reiseverhaltens erinnert stark an die oben erwähnte Filmszene: man checkt an einem eigens im Foyer des Unternehmens aufgebauten Lufthansa-Terminal ein, steigt ins Auto, fährt zum Flughafen, geht durch die Kontrolle und sitzt wenig später – praktisch ohne Wartezeit – im Flieger, der nach Paris, Moskau, Helsinki oder Hannover geht. Dort geht es genauso weiter. Mit Handgepäck hetzt man zum lokalen Autovermieter (den Weg kennt man schon im Schlaf), man steigt ins Auto und wenig später ist man vor Ort in der Dependence oder beim Kunden – und macht den Job. Was rechts und links vor sich geht, wo man sich befindet, ja selbst, in welchem Hotel man absteigt, nimmt man nur am Rande wahr.

Diese *Transit-Mobilität* ist in hohem Maße durchstandardisiert, routinisiert und formatiert. Zudem offenbart sie nicht nur ein räumliches Bewegungsmuster. Sie repräsentiert eine spezifische Handlungs- und Strukturlogik, man kann sagen, sie steht für ein spezifisches Verhältnis zur Welt. Das Mobilitätspotenzial der globalen Moderne wird wie selbstverständlich in Anspruch genommen, nach dem Motto »Da geh ich hin, check' ein und bin weg.«. Die enorme Komplexität, die Interdependenz und die Fragilität der komplexen Operationen in Raum und Zeit verschwinden. Das Ungeheuerliche der bewegten Massen löst sich in Luft auf und wird banal.

Mit kosmopolitischen Erfahrungen hat das nichts zu tun. Eher etwas mit einer verlängerten Werkbank des global agierenden Unternehmens, in dessen Einzugsbereich man sich bewegt. Im Prinzip verlässt man das Unternehmen nie, man bewegt sich nicht individuell, sondern hoch strukturiert, budgetiert, rationalisiert und kontrolliert.

Möglich wird das nicht zuletzt durch eine bestimmte Form von Mobilitätsmanagement. Dieses »rushing around« im Auftrag des global player ist möglich durch einen komplexen *Stabilitätskern*. Räumliche und soziale Bewegungen kreisen *konzentrisch* um einen durch Familie, Beziehung, lokale Zugehörigkeit etc. definierten Ort. Bei den Männern im Sample tauchen oftmals Partnerinnen auf, die die Reproduktion des gesamten Systems gewährleisten und ihren Partnern ganz klassisch »den Rücken frei« halten. Bei den Frauen oder den »dual career couples« herrscht ein Mobilitätsmanagement auf hohem organisatorischem und meist auch finanziellem Niveau vor. Will heißen: in der Regel gibt es familiäre und extrafamiliäre Betreuungslösungen bis hin zu ganzen -systemen, die die Stabilität der gesamten räumlich-sozialen Konstellation gewährleisten. Ohne entsprechendes Einkommen ist dies schlicht nicht möglich.

Auf den Punkt gebracht, heißt dies letztlich: Die hohe räumliche Bewegung erzeugt soziale Unbeweglichkeit, indem sie Verfügbarkeit, Präsenz und Leistung an-

derer erfordert. John Urry spricht hier vom »storage«, dem Speicher, der angezapft wird, um selbst mobil zu sein oder als mobil zu erscheinen.

Neben der Transitmobilität lässt sich aus dem Material der Idealtypus der *Connectivity-Mobilität* bilden. Mobilität erscheint hier nicht als bloße Bewegung, sie ist vielmehr ein *modus vivendi*, um in Relation und Beziehung zu anderen eigene Ziele und Projekte zu verwirklichen. Das Subjekt taucht als Akteur auf, der über ein bestimmtes Bewegungspotenzial verfügt und Bewegungen aus eigenem Antrieb vollzieht. Keinesfalls zufällig dominieren in diesem Typus die so genannten »Solo-Selbstständigen«, Ein-Personen-Unternehmen und Selbstständigen. Mobilitätstechnologien vom Fahrrad bis zum Flugzeug, vom Handy bis zum Multikommunikations-Palm, werden aktiv und kreativ kombiniert. Dadurch werden individuelle Lösungen für Probleme gefunden, die von außen an die Subjekte herangetragen werden. Das Problem der teilweise weitreichenden Trennung von Lebens- und Arbeitswelt, wie wir sie vor allem im IT-Sample vorgefunden haben, kann etwa durch neue Technologien gemildert werden. Genauso kann aber eine räumlich und sozial entgrenzte Form der Arbeit in der Medienbranche durch diese Technologien so gestaltet werden, dass trotz individualisierter Arbeitsweise soziale Vernetzung erreicht wird. Indem dauerhafte Connectivity, sprich unmittelbare Erreichbarkeit, technologisch einfach möglich ist, können Kontakte und Beziehungen – von den Kunden bis zu Familie und Freundeskreis – leichter gehalten und gepflegt werden. Die sozialen und geographischen Raumkonstruktionen der Mobilitätspioniere in diesem Typus sind auffällig offen, dynamisch, gestaltbar und kontingent. Während der Transitraum eindeutig, funktional und absolut verstanden wird, ist der Connectivity-Raum relational, perspektivisch und ambivalent.

Entscheidend bei der Connectivity-Mobilität ist, dass soziale Beweglichkeit aktiv hergestellt wird. Bewegungen werden von den Akteuren nicht als extern verordnet erlebt und beschrieben, sondern als intrinsisch motiviert dargestellt. Daher kann man hier auch zu Recht von Mobilität und nicht von bloßer Bewegung sprechen. Wie bereits erwähnt, ist es kein Zufall, dass insbesondere unter den freien Medienschaffenden die experimentellsten Fälle im Sample auftauchen. Beim »virtuellen Mobilitätsmanagement« (Kesselring, im Erscheinen) wird soziale Beweglichkeit, Vernetzung und Sozialintegration durch eine virtuose Beherrschung des virtuellen Raumes und der entsprechenden Kommunikationsmedien erreicht. Räumliche Mobilität kann tatsächlich durch virtuelle ersetzt werden, auch wenn das nur für bestimmte professionelle Nischen und Konstellationen Gültigkeit beanspruchen kann. Faktisch wird aber soziale Beziehung und Kontakt (*Connectivity*) aufrecht erhalten ohne dass physische Bewegung Voraussetzung ist.

Das Mobilitätspotenzial in diesem Typus wird aus der Fähigkeit generiert, ganz unterschiedliche Dinge, Zwecke, Sphären und Lebenswelten zu verknüpfen. Die Folge oder die Bedingung dafür ist ein dezentriertes räumliches und soziales Mobi-

litätsmanagement. Statt konzentrischer Kreise finden wir hier netzwerkartige Bewegungsmuster. Wir sprechen daher auch von ungerichteter Mobilität, da Kontingenzen eine weitaus größere Rolle spielen als im Fall der Transitmobilien. In diesem Typus steht die Beweglichkeit, die Gestaltbarkeit – und zwar durchaus die individuelle Gestaltbarkeit – von Lebens- und Arbeitsbedingungen durch die Nutzung von Technologien weitaus mehr im Vordergrund. Was man als Mobilität versteht, nämlich die soziale und kulturelle Variabilität von Strukturen, Entscheidungs- und Handlungsbedingungen, dominiert in diesem Typus. Im Gegensatz dazu muss man sich bei der Transitmobilität fragen, ob diese Personen wirklich mobil im Sinne von beweglich sind, oder ob sie sich nicht vielmehr flexibel den Anforderungen und Zwängen von außen anpassen (Kesselring 2003).

Eine Hauptleistung des Projektes besteht in der dichten Beschreibung von Mobilitätsfigurationen, das heißt den Relationen zwischen faktischen Bewegungen und Bewegungspotenzialen. Dadurch wird deutlich, dass Individuen nicht entweder nur unterjocht oder befreit sind, sondern dass sie Strategien und Taktiken anwenden, um mit den Mobilitätsanforderungen einer modernisiert-modernen Gesellschaft umzugehen. So lässt sich beschreiben, wie sich das Verhältnis des Zugangs zu Mobilitätstechnologien, der Access, die individuellen Kompetenzen der Nutzung (competence) und die jeweiligen Praktiken der Aneignung, die Appropriation, in faktische Bewegungen umsetzen.²

Perspektiven der Mobilitätsforschung

Vor dem Hintergrund der skizzierten Ergebnisse von zwei größeren Forschungsprojekten lassen sich aus unserer Sicht drei Grundperspektiven der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung formulieren:³

1. Die *Moving-masses-Perspektive*, die Massen in Bewegung. Aus dieser Sicht steht im Vordergrund die Frage nach den massenhaften Bewegungen im sozialen wie im geographisch-physischen Raum. Entweder man thematisiert die soziale Ungleichheit der Bewegungen, indem man die ungleichen Zugänge zu Mobilitätschancen durch Differenzen im sozialen, ökonomischen und kulturellen Kapital in den Blick nimmt, wie dies prominent beispielsweise Pierre Bourdieu, Jutta Allmendinger und Franz-Xaver Kaufmann tun. Damit wird die Geschlossenheit sozialer Räume zum Thema. Oder man betrachtet Mobilität primär als räum-

² Zur Unterscheidung von access, competence und appropriation und zur Grundlegung einer Theorie der Mobilitätspotenziale siehe Kaufmann (2002).

³ Siehe dazu auch: Bonß/Kesselring (2004: 21 ff.).

liches Phänomen und greift damit die unintendierten ökologischen, sozialen und kulturellen Nebenfolgen massenhafter Verkehrspraxis auf. Für diese Sichtweise stehen vor allem die Arbeiten im Rahmen des »new mobilities paradigm« (Urry 2004; Sheller 2003). Mobilität erscheint dann als ein zu kanalisierendes Phänomen und Problem, dem man sich steuerungstheoretisch oder komplexitätstheoretisch nähern kann. Immer aber steht im Zentrum des Interesses die massenhafte Bewegung.

2. Die *Mobile-subject-Perspektive*: Eine weitere Grundperspektive in der Mobilitätsforschung ist eng mit dieser Sichtweise verbunden, obwohl sie sich davon zu emanzipieren versucht. Es geht um das mobile Subjekt, das entscheidungsmächtige und -fähige, womöglich gar autonome Subjekt. Etymologisch sind Mobilität und Freiheit nicht zu trennen. Die lateinische *mobilitas* bezieht sich auf die freie geistige Beweglichkeit; und diese drückt sich räumlich wie sozial aus. Dieser Gedanke ist politisch wie kulturell tief verwurzelt und findet seinen Ausdruck etwa im so genannten Leber-Plan der Bundesregierung Ende der 60er Jahre, wonach in Deutschland niemand weiter als 20 Kilometer entfernt von der nächsten Autobahnauffahrt wohnen sollte. Dabei ging man davon aus, dass der Abbau von physischen Raumwiderständen zugleich zum Abbau sozialer Ungleichheiten führt. Reichows »Autogerechte Stadt« (1959) war ebenso als ein sozial-partizipatives Projekt gemeint. Von diesem Denken ist nach wie vor ein Großteil der Planungswissenschaften und der Verkehrsökonomie geprägt.
3. Die *Motile-hybrid-Perspektive*: sie folgt aus einer grundsätzlichen Revision des methodischen und theoretischen Handwerkszeugs der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Wir halten diese Perspektive für vielversprechend, da sie Ambivalenzen, Paradoxien und die Hybridität von Mobilitätsphänomenen ins Zentrum des Forschungsinteresses stellt. Daher sprechen wir von den sich »verflachenden Topografien individueller Möglichkeitsräume« einerseits und von den »motilen Hybriden« andererseits. Entgrenzung, Entkoppelung, Transnationalisierung, die Entstehung zwischenstaatlicher politischer wie sozialer Ebenen, die Relationalität von Räumen etc. führen dazu, dass sich das Mobilitätspotenzial der Moderne ändert. Die Entstehung von Unternehmen im Kontext eines »World City Networks« (Taylor 2004), Transnationale Soziale Räume, die Privatisierung des öffentlichen Verkehrs und des weltweiten Flugverkehrs etc. sind einige Indikatoren für die globale Komplexität, in der Mobilität künftig stattfindet, ermöglicht, hergestellt und auch verhindert wird.

Diese dritte Grundperspektive in der Mobilitätsforschung bietet die Möglichkeit zur konzeptionellen Weiterentwicklung. Überlegungen zur künftigen sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung müssen aus unserer Sicht zwei zentrale Themenkomplexe beinhalten:

Zum einen sind das *Bewegung und Beweglichkeit* als zwei basale Topoi der Mobilitätsforschung, die es zu unterscheiden gilt: Die bisherige Mobilitätsforschung konzentriert sich zu sehr auf die faktischen, massenhaften Bewegungen von VerkehrsteilnehmerInnen, Gütern etc. und auf die sozialen Statuspassagen im Lebens- und Berufsverlauf. Bisher wurde die Frage, was es etwa Menschen gestattet, sich sozial wie geografisch zu bewegen und welche Auswirkungen diese Bewegungen auf ihre Lebenssituationen – quasi ihre sozialen »Aggregatzustände« – haben, nicht zum Gegenstand von Forschungen. Wenn überhaupt, dann findet man diese Perspektive in der Ungleichheitsforschung. Diese ist aber bisher nicht systematisch mit der Mobilitätsforschung verknüpft. Durch eine Verbindung könnte soziale Ungleichheit neu beleuchtet werden: Denn nicht jeder kann sich überall und zu jeder Zeit an einen beliebigen Ort bewegen. Unterschiedliche Potenziale und Kompetenzen, Ressourcen und Zugänge zu Mobilitätschancen spielen eine eminente Rolle. Sie konstituieren die Fähigkeit zur Bewegung, wie sie mit der Wortschöpfung »motility« umschrieben werden kann. »Motilitätsforschung« im Sinne von Kaufmann (2002) kann Aussagen über die politische und soziale Konstruktion von Bewegung und Beweglichkeit generieren.

Zum anderen sind das die Themen *Arbeit und Technik*. Mit dem Hinweis darauf, dass eine sozialwissenschaftliche Auseinandersetzung mit Globalisierung und Kosmopolitisierung einer grundlegenden Mobilitätstheorie bedarf, wollten wir vor allem einen Punkt deutlich machen: Mobilitätsforschung gehört in den Bereich der allgemeinen Soziologie und Modernisierungstheorie. Dies haben insbesondere die Arbeiten von John Urry (2000, 2003, 2004) und Zygmunt Bauman (2000) gezeigt. Eine zukunftsfähige Mobilitätsforschung muss daher thematisch ins Zentrum soziologischer Diskurse gerückt werden. Einen ersten Schritt sehen wir darin, dass neu entwickelte Forschungsprojekte sich auf den thematischen Komplex *Mobilität – Arbeit – Technik* konzentrieren müssen. In diesem thematischen Spannungsfeld wird die enge Verbindung der Modernisierung der Moderne mit der ökonomischen und technischen Produktion von Bewegungspotenzialen sichtbar. Schaut man sich beispielsweise die Planung und Entwicklung künftiger Mobilitätstechnologien an, kann man etwas über die »Baupläne« und die »Lastenhefte« aussagen, die der mobilen Gesellschaft zugrunde liegen. Ähnliches gilt für Policydiskurse, die die europäische Konzeption einer mobilen Gesellschaft beschreiben (Jensen/Richardson 2004). Auch ein modernes, global agierendes Unternehmen, das sich heute als »global network« und nicht als lokal verwurzeltes Traditionsunternehmen versteht und organisiert, schafft seine eigene Motilitätsstruktur. Es nutzt aber auch eine Fülle von bestehenden Infrastrukturen, Wissensbeständen und Kompetenzen, die es sich aneignet und wodurch es sein entsprechendes Bewegungsmuster realisiert.

Für die Weiterentwicklung der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung und zur Stärkung ihrer Stellung in der akademischen wie der außeruniversitären For-

schungslandschaft schlagen wir zusammenfassend die Konzentration auf zwei Punkte vor:

1. Es bedarf der historischen und kulturwissenschaftlichen Erforschung von Mobilität als einem Basisprinzip moderner Gesellschaften. Dazu müssen das begriffliche Instrumentarium ausdifferenziert und die historischen Wurzeln und Zusammenhänge von Mobilitätsdiskursen und -praktiken offen gelegt werden. Zudem braucht es Forschungen, die – ähnlich wie man das schon früh bei Werner Sombart findet – die Dynamisierung von Gesellschaft durch die technologische, politische und soziale Konstruktion von Beweglichkeit, sprich Bewegungspotenzialen (Eisenbahn, Automobilismus, I+K-Technologien, Telematik etc.) beleuchten.
2. Mit Forschungen zum thematischen Komplex *Mobilität – Arbeit – Technik* rückt man die Mobilitätsforschung ins Zentrum sozialwissenschaftlicher Diskurse um die Modernisierung der Moderne. Wir gehen davon aus, dass Mobilität in hohem Maße durch Arbeitsprozesse geprägt und geformt wird. Globale Arbeitsteilung geht einher mit dem Abbau bisher wirksamer Raumwiderstände und mit der Entwicklung von netzwerkartigen ökonomischen, sozialen und politischen Strukturen. Dezentrales Mobilitätsmanagement spielt nicht nur auf der Subjektebene eine Rolle, sondern gerade auf der systemischen oder der Ebene von Netzwerken jeder Art. Zudem sind die Transformationsprozesse in hohem Maße technologisch getrieben. Technologische Innovationen wirken zurück auf Mobilitätskonzeptionen, -perzeptionen und -praktiken. Diese wechselseitigen Verweisungszusammenhänge gilt es künftig intensiv zu erforschen.

Literatur

- Bauman, Zygmunt (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge.
- Beck, Ulrich. (2004), *Der kosmopolitische Blick oder: Krieg ist Frieden*, Frankfurt a.M.
- Bonss, Wolfgang/Kesselring, Sven/Weiss, Anja (2004), »Society on the move«. Mobilitätspioniere in der Zweiten Moderne, in: Beck, Ulrich/Christoph Lau (Hg.), *Entgrenzung und Entscheidung: Perspektiven reflexiver Modernisierung*, Frankfurt a.M., S. 258–280.
- Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven (2004), »Mobility and the Cosmopolitan Perspective«, in: Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven/Vogl, Gerlinde (Hg.), *Mobility and the Cosmopolitan Perspective. A Workshop at the Reflexive Modernization Research Centre*, SFB 536, München, S. 9–23.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (1998), *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*, Weimar/Köln.
- Canzler, Weert/Knie, Andreas (2004), »Umdeutung des Automobils. Eine sozialwissenschaftliche Unternehmung«, *WZB-Mitteilungen*, H. 105, September 2004, S. 29–33.

- Franke, Sassa (2001), *Vom Öko-Projekt zur Dienstleistung*, Berlin.
- Giddens, Anthony (1992), *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung*, Frankfurt a.M.
- Harms, Sylvia (2003), *Besitzen oder Teilen. Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharings*, Zürich/Chur.
- Heine, Hartwig/Mautz, Rüdiger; Rosenbaum, Wolf (2001), *Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen*, Frankfurt a.M./New York.
- Jensen, Ole B./Richardson, Tim (2004), *Making European Space. Mobility, Power and territorial Identity*, London.
- Joerges, Bernward (1983), »Konsumarbeit. Zur Soziologie und Ökologie des informellen Sektors«, in: Matthes, Joachim (Hg.): »Krise der Arbeitsgesellschaft. Verhandlungen des 21. Deutschen Soziologentages«, Frankfurt a.M., S. 249–264.
- Kaufmann, Vincent (2002), *Re-Thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Aldershot/Burlington.
- Kesselring, Sven (2001), *Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München*, Berlin.
- Kesselring, Sven (2003), »Eine Frage der Logistik. Karrieren im Spannungsfeld von Mobilität und Flexibilität«, in: Hitzler, Ronald/Pfadenhauer, Michaela (Hg.): *Karrierpolitik*, Opladen, S. 327–342.
- Kesselring, Sven (im Erscheinen), »Pioneering Mobilities. New Patterns of Movement and Motility in a Mobile World«, in: Urry, John/Sheller, Mimi (Hg.): *Mobilities and Materialities*. Sondernummer in *Environment and Planning*.
- Kesselring, Sven/Vogl, Gerlinde (2004), »Mobility Pioneers. Networks, scapes and flows between first and second modernity«, in: Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven/Vogl, Gerlinde (Hg.): *Mobility and the Cosmopolitan Perspective. A Workshop at the Reflexive Modernization Research Centre, SFB 536, München*, S. 9–24.
- Knie, Andreas (1999), »Plan zur Abschaffung des Privat-Automobils. Ein verkehrspolitischer und wissenschaftssoziologischer Feldversuch« in: Schmidt, Gerd (Hg.): *Technik und Gesellschaft*, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus, Frankfurt a.M., S. 129–147.
- Kratzer, Nick (2003), *Arbeitskraft in Entgrenzung*, Berlin.
- Paulu, Constance (2001), *Mobilität und Karriere*, Wiesbaden.
- Projektgruppe Mobilität (2004), *Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos*, Berlin.
- Rammler, Stephan (2001), *Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie*, Berlin.
- Reichow, Hans B. (1959), *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos*, Ravensburg.
- Ritzer, George/Murphy, James (2002), »Festes in einer Welt des Flusses. Die Beständigkeit der Moderne in einer zunehmend postmodernen Welt«, in: Junge, Matthias/Kron, Thomas (Hg.): *Zygmunt Bauman. Soziologie zwischen Postmoderne und Ethik*. Opladen, S. 51–80.
- Schimank, Uwe (2004), *Handeln in Institutionen und handelnde Institutionen*, Unv. Ms. Zitiert nach: <http://www.fernuni-hagen.de/SOZ/SOZ2/veroeffentl/kwi.pdf>
- Schneider, Norbert F./Limmer, Ruth/Ruckdeschel, Kerstin (2002), *Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*, Frankfurt a.M.
- Sheller, Mimi (2003), *Consuming the Caribbean*, London/New York.
- Taylor, Peter J. (2004), *World City Networks. A Global Urban Analysis*, London/New York.
- Urry, John (2000), *Sociology beyond Societies. Mobilities of the Twenty-First Century*, London.
- Urry, John (2003), *Global Complexity*, Cambridge.
- Urry, John (2004), »The New Mobilities Paradigm«, in: Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven/Vogl, Gerlinde (Hg.): *Mobility and the Cosmopolitan Perspective. Documentation of a workshop at the Reflexive Modernization Research Centre, SFB 536, München*, S. 25–36 und <http://www.cosmobilities.net>

- Vertovec, Steven/Cohen, Robin (2002), *Conceiving Cosmopolitanism. Theory, Context, and Practice*, Oxford/New York.
- Vogl, Gerlinde (2003), *Mobilität in der Krise. Selbstständige in der Medienindustrie*, SFB 536, Manuskript, München.
- Wittel, Andreas (2001), *Towards a Network Sociality. Theory, Culture & Society*, Jg. 18, H. 6, S. 31–50.
- Zapf, Wolfgang (Hg.) (1970), *Theorien der Modernisierung*, Köln.
- Zapf, Wolfgang (1998), »Modernisierung und Transformation«, in: Schäfers, Bernhard/Zapf, Wolfgang (Hg.), *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*, Opladen, S. 472–482.